

зможе досягнути стабільного функціонування в нестабільних зовнішніх і внутрішніх умовах, що спричинить її економічний розвиток, покращить діяльність фіскальних органів, спростить переміщення через митний кордон товарів і транспортних засобів тощо.

Список використаних джерел

1. Митний кодекс України від 13.03.2012 № 4495-VI // 2012. – № 32. – Ст. 1175.
2. Про Державну фіскальну службу України: Постанова КМУ від 21.05.2014 р. // Офіційний вісник України. – 2014. – № 55. – Ст. 1507.
3. Про державну службу: Закон України від 10.12.2015 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2016. – № 4. – Ст. 43.

ПОПОВ О. В.

Національний університет «Одеська юридична академія»,
асистент кафедри морського та митного права

СТАНДАРТНІ УМОВИ ПРАЦІ В МОРЬСЬКОМУ СУДНОПЛАВСТВІ ДЛЯ УКРАЇНИ

Генеральна конференція Міжнародної організації праці 7 лютого 2006 р на 94й сесію прийняла Конвенцію МОП Про працю в морському судноплаванні. Парламент ЄС ратифікував наступні стандарти в 2011 р., конвенція набрала чинності в 2013 р. [1, 2]

Ця конвенція уніфікує стандарти організації умов праці на морському транспорті. По своєму змісту цей акт є сублімацією тих стандартів, що містились в конвенціях і рекомендаціях МОП щодо моряків до її прийняття.

До розгляду питань про нові стандарти прав моряків звертались Г. Г. Иванов, Ю. В. Сергеев. Як відмічає Г. Г. Иванов, положення преамбули К 2006 відповідає положенням преамбули СОЛАС 74, інших конвенцій ММО. [3, с. 30] Ю В. Сергеев визначав, що моряки обслуговують 90 процентів вантажоперевезень світової торгівлі. Крім того відмічено, що нова К 2006 переглядає та об'єднує 69 конвенцій та рекомендацій МОТ щодо прав моряків. [4, с. 18]

З точки зору фахівців ММО вона є досконалим інструментом, який розглядався на сумісних конференціях ММО та МОП. [2]

Практично ці стандарти застосовуються в цілій низці міжнародних угод щодо моряків. Вони безпосередньо спрямовані на регулювання діяльності моряків нормативи ММО та МОП. Ці норми мають об'єктивний характер, як існуючі «інструменти», «стандарти», «правила», які можуть визначати права та обов'язки суб'єктів цих

правовідносин щодо умов безпеки судноплавства, кваліфікації, праці, проживання, соціального страхування моряків на судах.

В документах ММО, МОП безпосередньо зазначені визначення «стандартів». «Стандарти — це ті заходи, уніфіковане застосування яких Договірними урядами відповідно до Конвенції є необхідним і можливим для полегшення міжнародного морського судноплавства...» (ст. 6). [5]

Тенденції розвитку морського національного законодавства України багато в чому в даний час залежать від реалізації Стратегії інтеграції України до Європейського Союзу.

Серед основних напрямків інтеграційного процесу такі, як: забезпечення прав людини, адаптація законодавства України до європейських стандартів, яка передбачає реформування правової системи України, яка охоплює і трудове законодавство, і охорону життя і здоров'я, і транспорт, а також інші галузі.

Адаптація соціальної політики України полягає у реформуванні систем страхування, охорони праці, здоров'я, пенсійного забезпечення, політики зайнятості та інших галузей соціальної політики відповідно до стандартів ЄС і поступовому досягненні загальноєвропейського рівня соціального забезпечення і захисту населення. [6]

Відносно шляхів імплементації в Україні стандартних положень регулювання діяльності моряків існують два методи їх впровадження.

Так, наприклад, в Санкт-Петербурзі 23–27 квітня 2001г. пройшов семінар з морських трудових стандартів. На ньому було відмічено, що не зважаючи на наявність стандартів щодо умов праці моряків в багатьох країнах, порушення при цьому не стали меншими за обсягом.

Повідомлено, що Грузія не ратифікувала жодного з стандартів, а Ліберія ратифікувала практично всі, але положення їх національного законодавства є адекватними таким і навпаки.

Існують суттєві проблеми: відсутність пенсійного забезпечення моряків, проблеми з ресстрацією в Польщі, Латвії; моряки, що працюють, під іноземними прапорами не можуть отримати соціального захисту, не мають права на пенсії, медичні пособія; наявна проблема узгодженості умов визнання документів моряків. (К № 108 з умовами Шенгенської угоди. [7, с. 5–6])

Висновок. В теорії права (морського, міжнародного тощо) закріплено поняття стандартів, як форми правозастосовного нормативно-правового акту.

Таким чином зважаючи на можливість асоціації України і ЄС, а також необхідність застосування міжнародних умов праці в морському судноплавстві з метою інтеграційних процесів нормативно-правового регулювання необхідно визначитись із основним напрямом впровадження стандартів праці в морському судноплавстві наступним чином:

1. Ратифікація Конвенції МОП «Про працю в морському судноплаванні» 2006 р. ВР України.
2. Впровадження положень Конвенції МОП «Про працю в морському судноплаванні» 2006 р. в нормативно-правових актах України.

Список використаних джерел

1. [http\euro-lex](http://euro-lex).
2. www.imo.org.
3. Г. Г. Иванов Конвенция о труде в морском судоходстве 2006 г. Международное публичное и частное право № 4(31) с. 29– 33.
4. Сергеев Ю. В. Правовое регулирование и защита прав украинских моряков Компас моряка № 1 2008 с. 18– 21.
5. Про прийняття Україною Конвенції про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 року з поправками – станом на 01.04. 2016р. \\\ Постанова Кабінету Міністрів України N 775 \\\ Офіційний вісник України 2006 р. № 8 с. 315 ст. 492.
6. Європейський вибір. Концептуальні засади стратегії економічного та соціального розвитку України на 2002– 2011 роки \\\ Послання Президента України до ВР України \\\ Урядовий кур'єр від 04.06.2002 – № 100
7. Международная конференция профсоюзов работников водного транспорта \\\ Информационный бюллетень \\\ Москва 2001 № 71 С. 5– 6.

ХАЧАТУРОВ Б. Є.

Національний університет кораблебудування ім. адм. Макарова,
кандидат технічних наук, с. н. с., проректор

МИТНЕ ОФОРМЛЕННЯ В СУДНОБУДУВАННІ

Україна, як морська держава, має наявні можливості для того, аби стати одним із світових лідерів суднобудівної промисловості, яка потребує оновленого інноваційного правового забезпечення і створення відповідної регулятивної галузі права [1]. Але, відсутність загальнодержавної морської політики і стратегії розвитку морської індустрії, теоретичних основ та методологічних засад правового забезпечення її митного оформлення не дозволяє вітчизняним суднобудівним компаніям зайняти власну, вигідну нішу на міжнародному ринку. За останні 15...20 років в Україні знизилось будівництво суден і внутрішнє виробництво матеріалів, комплектуючих виробів і обладнання для суднобудівної галузі. Однак, наша держава залишається морською!

Відомо, суднобудівна галузь України відповідає всім критеріям визначення пріоритетної галузі в економіці, належний розвиток якої потребує невідкладної розробки теоретичних основ та методологічних